Englands Verhängnis

Die Folgen des U-bootkrieges

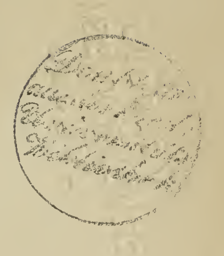
von

Giorgio Molli



Verlag von Julius Hoffmann
★ Stuttgart ★

Englands Verhängnis



Englands Verhängnis

Die Folgen des U-Bootkrieges

Von
Giorgio Molli.

Übersetzung aus dem Italienischen
von L. Hämmerle

Fünftes und sechstes Tausend

Stuttgart
Verlag von Julius Hoffmann
1917

Druck der Chr. Belser schen Buchdruckerei, Stuttgart

I.

Englands Glück.

Das Glück war meist Englands Verbündeter bei seinen Seetaten, das Glück, das schlechte und unvorbereitete Feinde gegen England zum Kampfe führte und ihm so zu glänzenden Siegen verhalf. Das Glück, das die gewaltige spanische Flotte unter dem Befehl des Fürsten von Medina-Sidonia, diese aus den kolossalen Anstrengungen Spaniens und seines Vasallen Italien geborene Armada vernichtete, deren Vermessenheit und klägliches Ende ewig in der Kriegsgeschichte weiter leben wird. Englands kühne Seeleute wie Drake und Raleigh unterstützten nur die Wirkung des entscheidenden Seesturms und vor allem die unglaublich mangelhafte Vorbereitung Spaniens.

So oft aber England andere Gegner, wie Tromp und Ruyter vor sich hatte, wurde ihm der Sieg schwer und wurde nur durch seine Übermacht errungen. So auch in den Kriegen gegen Frankreich, wo es England dank seiner insularen Lage möglich war, seine Hauptkraft der Marine zu widmen. Nur gelegentlich kümmerte sich England damals um sein Heer und siegte trotzdem über Frankreich, das vor allem an seine Armee aber erst in zweiter Linie an seine Flotte dachte und letzterer nur eine sprunghafte

zusammenhanglose Fürsorge von geringer Wirkung zuwandte. Und als die französische Revolution den großen Umschwung in Europa brachte und die Kriegsmethoden in ihrem inneren Wesen aus rein dynastischen in nationale verwandelte, auch da blieb das Glück England treu.

Die französischen unter der Monarchie ausgebildeten Marine-Offiziere hatten in ihrer großen Mehrheit, weil adlig, freiwillig ihren Dienst aufgegeben oder waren entlassen worden, somit waren der französischen Marine die Stäbe und Cadres des technischen Militärkommandos entzogen worden. Die unglücklichen Finanzen, die Anarchie, die in den von der Hauptstadt entfernten und daher der Kontrolle der republikanischen Autoritäten entzogenen Gegenden herrschte, hatten die Arsenale des Westens in traurigen Zustand versetzt. Toulon war von den Engländern vor ihrem Abzug von allem entblößt worden.

In Anbetracht der elenden Schiffe, vollständig leeren Arsenale, einer zuchtlosen, zusammengelaufenen und des Meeres unkundigen Mannschaft, improvisierter Offiziercadres usw. konnte die französische Flotte ja keine Aussichten in einem Kampfe haben, und man muß sich wundern, daß es ihr wenigstens möglich war in See zu stechen. Unter solchen Voraussetzungen erscheinen die ersten Siege der Engländer über die Franzosen geradezu unvermeidlich. Die ägyptische Expedition trägt schon Napoleons Gepräge, aber kaum ist sie seinem direkten Einfluß entzogen, so vernichtet die Schlacht am Nil Frankreichs wieder entstandene Seemacht in ihrem Keim.

War schon der Zustand der französischen Flotte schlimm,

was sollte man von seinen Verbündeten und Vasallen erwarten? Die spanische Flotte, die in Gravina einen tüchtigen Führer gehabt und sonst auch fähige Männer besessen, befand sich durch die Mißwirtschaft des Prinzen de la Paz in trauriger Verfassung, in schlimmerer womöglich als diejenige Frankreichs. Und die kleinen Flotten der italienischen Staaten waren nichts als Stümperwerk, denen geradezu alles mangelte. Von der Seeschlacht am Nil zu der bei Trafalgar besaß die englische Flotte die unbestrittene Herrschaft der Meere und wußte eine solche Höhe und Vollkommenheit im Ausbau ihrer Machtmittel zu erreichen, daß sie unübertreffbar schien. Und doch genügte die französische Drohung von Boulogne um englische Befürchtungen zu erregen.

Ein sicheres Zeichen, daß die erfahrenen Marineautoritäten einen Einfall auf englisches Gebiet über den Kanal nicht nur als möglich, sondern sogar als wahrscheinlich betrachteten, obschon die Engländer genaueste Kenntnis über den tatsächlichen Zustand der französischen Flotte und der ihrer Verbündeten hatten.

Das Mißtrauen, das Napoleon zu seiner Marine hegte, veranlaßte ihn, den direkten Angriff gegen England einzustellen, wenn er auch diesen Einfall fest geplant hatte, zu einer Zeit als seine Flotte noch ganz intakt war. Er beschloß also seine Heere gegen Österreich und die Mittelmächte zu führen, statt sie an Englands Küste zu erproben, und zwar lange ehe seine Generale Villeneuve und Gravina bei Trafalgar geschlagen wurden.

Viele militärische Vorbereitungen und wichtige Ver-

schiebungen waren natürlich den Erklärungen Napoleons vor dem Senat im September 1805 vorausgegangen. Der englische Sieg bei Trafalgar, der die französische Seemacht gründlicher und nachhaltiger vernichtet hatte, als die Schlacht von Abukir, sieben Jahre vorher, konnte die Napoleonischen Pläne, die schon vor Trafalgar vollständig verändert waren, nicht mehr beeinflussen.

In diesem Sieg, der damals für die territoriale Sicherheit Englands nicht mehr unbedingt nötig war, wollte man die Hauptursache des Verzichts Napoleons auf seine englischen Eroberungspläne sehen. Trafalgar bedeutete den glänzenden Triumph der englischen Seemacht und den Beginn eines neuen Zeitalters, das die ganze Welt unter Englands Seeherrschaft bringen sollte.

Es gibt Gemeinplätze, die im Laufe der Jahre zu Dogmen werden. Zu diesen gehört die Ansicht, die in dem englischen Sieg bei Trafalgar die erste Ursache zum Fall Napoleons sieht. Die historische Kritik hat schon lange die Oberflächlichkeit dieser Behauptung bewiesen. Sie wurde aber populär und sozusagen ein fester Bestandteil der bescheidenen Allerweltsbildung, und auf diesem Dogma hat sich ein ganzes Gebäude politischer Bluffs zugunsten Englands aufgebaut, das allen Vorteil davon hatte, diese Ansicht zu unterstützen und zu pflegen.

Das Gedächtnis von Trafalgar wurde von Großbritannien mit dem Zauber des Geheimnisvollen umgeben als der mystische Eckstein eines großen und herrlichen Gebäudes und als Heiligtum verehrt. Und während eines Jahrhunderts war die ganze Welt voll ehrfurchtsvoller

Bewunderung für diesen Sieg der Vergangenheit, der so für Großbritannien dauernd das Prestige kraftvoller Gegenwart bedeutete.

Über den Zweck der von Napoleon I. organisierten Expedition im Ärmelkanal herrscht immer noch Dunkelheit; bei Trafalgar aber sprechen die Daten. Nelson trägt am 21. Oktober 1805 bei Trafalgar über den unfähigen Villeneuve und den bedauernswerten Gravina den Sieg davon, aber am 6. Oktober hatte Vandamme bereits die Donau überschritten und Ulm eingenommen und endlich siegte Napoleon am 2. Dezember bei Austerlitz!

Die Wirkung dieses Sieges bei Trafalgar, sagt man, zeigte sich erst später; denn Trafalgar sicherte den Engländern die Herrschaft der Meere und besiegelte dadurch Napoleons endlichen Untergang.

Hinterher ist es leicht alle Ereignisse nach Belieben auszulegen. Ohne Zweifel fügte die englische Seeoberherrschaft Napoleon großen Schaden zu. Die Ursachen seines Falles sind aber hauptsächlich in seiner maßlosen Eroberungspolitik zu suchen. Wenn Napoleon die Warnungen verstanden hätte, die aus der Kapitulation von Bailén, aus seiner Politik auf der spanischen Halbinsel und aus den schwer zu erringenden Siegen bei Eylau und Wagram hervorgingen, so hätte ihm mit aller Wahrscheinlichkeit die Seepolitik Englands nicht weiter geschadet. Aber Napoleon wollte in einem Augenblick das vollbringen, was mehrere Generationen von Menschen vielleicht hätten erreichen können: Rom, Paris, Amsterdam und Hamburg in einem Reich vereinigen, seine Herrschaft

über Spanien, Deutschland, Polen und Italien ausdehnen, die Allgemein-Blockade verordnen und an der Spitze einer aus besiegten Feinden, nun aber Verbündeten bestehenden Armee in das unermeßliche Rußland eindringen.

Den Sturz Napoleons als vom Sieg von Trafalgar bedingt zu bezeichnen, ist ebenso haltlos als ihn auf ein physisches Phänomen, wie den früh einsetzenden russischen Winter, zurückzuführen. Wenn wir den Höhepunkt von Napoleons Größe in dem am 8. Juli 1807 unterschriebenen Traktat von Tilsit sehen und den Beginn seines rapiden Falles in der Besetzung von Moskau und der Niederlage von Vittoria in Spanien, finden wir einen Zeitraum von kaum fünf Jahren, während dessen Napoleon die Welt mit Bewunderung erfüllte, in dem es ihm aber nicht gelang, England zu besiegen.

In den zwischen der Seeschlacht von Trafalgar und dem Rückzug aus Rußland liegenden sieben Jahren konnte Napoleon die 1805 vernichtete Flotte nicht wieder herstellen. Eine Marine läßt sich nicht improvisieren, das hatte Nelson bei Trafalgar bewiesen, wo er durch qualitative, nicht quantitative Überlegenheit die französische und spanische Flotte besiegt hatte. Und sieben weitere Jahre genügten nicht, um eine Flotte von Grund auf neu zu schaffen. In Antwerpen, in Texel, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon, Genua und Venedig wurde an der Bildung neuer Geschwader gearbeitet. Schon 1812 war die kaiserliche Marine wirksamer tätig als 1807, und wenn sie auf die unbedingt nötige Zeit hätte rechnen können, wäre es nicht unmöglich

gewesen, daß Napoleon mit all seinen Hilfsmitteln eine zweite Probe vor Trafalgar mit mehr Glück bestanden hätte. Nicht in dem Sieg der englischen Marine liegt die Hauptursache von Napoleons Fall, viel eher in seiner Politik. Sie ist in der Proklamation Joseph Bonapartes zum König von Spanien enthalten, die trotz des Rückzuges der Engländer aus der Coruña, im Januar 1809, den Widerstand in Spanien nur erhöhte. Sie liegt im fruchtlosen Sieg von Borodino, der Napoleon zwingt, untätig in Moskau zu verbleiben, und Europa den Beweis erbringt, wie man durch Ausdauer einen Riesen fällen kann. Er selbst führt seinen Sturz herbei und nicht der Sieg von Nelson und Collingwood in den Gewässern von Trafalgar. Erst nach Schluß des Wiener Kongresses beginnt jener Sieg in der Geschichte so hell zu leuchten: denn nach dem Jahre 1815 ist England die einzige große Seemacht der Welt.

Die Vereinigten Staaten Amerikas hatten im Jahre 1812 gewagt im Namen des Rechtes auf Freiheit der Meere, England, der Beherrscherin der Meere, auf seinem eigenen Element den Krieg zu erklären. Sie besaßen zwar keine große Flotte und keine gewaltigen Linienschiffe, dafür aber schnelle und gut bewaffnete Fregatten, denen sie später noch eine kühne Flottille von Kaperschiffen angliederten. England, das damals die größte, durch lange Kriege wunderbar geschulte Flotte der Welt besaß, und über Admirale wie Kapitäne verfügte, die vor nichts zurückschreckten, mußte sich sehr anstrengen, um über einen Feind, der zu jenen Zeiten für unbedeutend gelten konnte, Meister zu werden.

So endete der anglo-amerikanische Krieg mit kargem Ruhm für die hochmütige Meerbeherrscherin. Napoleon aber, der große Feind Englands, statt den Vereinigten Staaten beizustehen, verschwendete bei Vittoria und an der Beresina Zeit und Kraft.

Die Verhältnisse, die Amerika im Jahre 1812 zum Kriege führten, waren im Grunde genommen nicht viel verschieden von den gegenwärtigen.

Auch damals maßte sich England das Recht an, eine Kontrolle über das Meer und den Handel der Neutralen auszuüben, die seinen Interessen völlig entsprach, und nannte diese Interessen sein „gutes Recht". Es war das Recht des Stärkeren oder jedenfalls dessen, der dafür galt. Aber die Vereinigten Staaten Amerikas zögerten nicht, der Gewalttätigkeit Englands nicht nur ihr Recht, sondern das der Allgemeinheit entgegenzustellen und als einzige größere Seemacht England die Fehde zu erklären. Weder das von Napoleon unterjochte Holland noch das mit Frankreich verbündete Dänemark und das in Englands Politik hineingezogene Schweden hätten dies gewagt.

Das Schicksal wollte, daß in demselben Jahr Napoleons Stern erlosch, als Amerika Sieger auf dem Meere war. So konnte es das Motto „Für die Freiheit der Meere" auf sein Banner schreiben, indem es darin den Zweck des Krieges, für die Befreiung aus dem englischen Joch, für die vergewaltigten traditionellen Rechte der Neutralen und das mit Füßen getretene Völkerrecht zusammenfaßte. Heutzutage ist das Nützlichkeitsprinzip ebenso lebendig in

den Vereinigten Staaten wie damals im Jahre 1812, aber ohne den gleichen Stolz und mit viel weniger Mut vereint. Mit einer geringen Bevölkerung und primitiven Mitteln schützten die Vereinigten Staaten damals ihre Interessen und gleichzeitig ihr Prinzip, auf dem freien Meer keinerlei willkürliche Gesetze und keinerlei Einsprache dulden zu wollen. Und obwohl durch den Niedergang der napoleonischen Herrschaft die Kontinentalsperre tatsächlich fast überall aufgehört hatte, wütete der anglo-amerikanische Krieg vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean und besonders auf den großen Seen bis zum Jahre 1814. England sah sich gezwungen, ein Heer nach Amerika zu senden, damit es auf Washington marschiere. Erst dann endete der Krieg und zwar ohne die Niederwerfung Amerikas. Und nur aus dem einfachen Grunde weil die wirtschaftliche und politische Lage Europas diesem Krieg jede Daseinsberechtigung genommen hatte. Trotzdem halten sich die Vereinigten Staaten heute an den Buchstaben des Völkerrechts und ziehen der Freiheit der Meere die englische Kontrolle vor; man findet sich fröhlich mit ihr ab, weil man die Riesenlieferungen von Munition, Waffen und sonstigem Kriegsbedarf nicht verlieren möchte, mit denen die Entente ihren Bedarf auf den freien amerikanischen Märkten ergänzt.

Im Jahre 1812 waren die Vereinigten Staaten noch nicht von so weichherzigen Humanitätsideen erfüllt wie heute, so daß die Engländer es damals für klug hielten, dem Friedensvertrag eine Klausel über die Einschränkung des Sklavenhandels einzufügen. Damit vertrat

England, wie gewöhnlich, ein tiefgehendes und wohlbedachtes eigenes Interesse. Die Vereinigten Staaten dagegen in ihrer noch etwas bäuerlichen Biederkeit, würden es zu jener Zeit als einen Fleck auf ihrer Ehre betrachtet haben, ihre staatliche Würde oder ihr Prestige auf dem für alle Völker freien Meere gegen finanzielle Vorteile zu verschachern. Auch hätten sich die amerikanischen Staatsmänner jener Zeit mit ihrer ehrlichen und offenen Art nicht darauf eingelassen, ihre Bankiers und Industriellen dadurch zu bereichern, daß sie den Fortgang eines fürchterlichen Kriegs ermöglichten, indem sie die Mittel, die zu seiner Weiterführung nötig waren, dauernd erneuern ließen. Aber damals gab es in den Vereinigten Staaten noch keine Trusts, und der Dollar verkörperte noch nicht das Ideal der Nation.

Sieben Jahre also nach dem großen Seesieg bei Trafalgar, während die englische Flotte auf dem Höhepunkt ihrer Macht stand, konnten die Vereinigten Staaten mit ungleich geringeren Mitteln zwei Jahre lang die Beherrscherin der Meere in Schach halten. Welche Lehren wären aus diesen Vorgängen zu ziehen gewesen! Wer denkt aber noch an diese Episode? Die Vereinigten Staaten haben sie zuerst vergessen, vor allem heute, und aus leicht verständlichen Gründen.

Beim Wiener Kongreß im Jahre 1815 hatte England es verstanden, mit einem humanitären Vorwand seine unbestrittene, aber doch nicht unbestreitbare Seeherrschaft zu befestigen. Die Aufhebung des Sklavenhandels und das darauf folgende Recht der Untersuchung gewöhnte

die Schiffahrenden viele Jahre hindurch sich der englischen Flagge zu beugen.

Und wer wäre am Ende des Jahres 1815 fähig gewesen, England die Oberherrschaft zu entreißen? Nicht das niedergeworfene Frankreich, dessen Ehrgeiz nur bis zum Mittelmeer reichte. Nicht das in viel kleine Staaten geteilte Deutschland, das durch die langen Kriege geschwächt und dessen hanseatischer Handel zu Grunde gerichtet war. Auch nicht das rückständige und wie Spanien verarmte Rußland und keiner der kleineren erschöpften Staaten Europas. Die Vereinigten Staaten Amerikas, stolz auf die bestandene Probe, hatten noch nicht genügend Einwohner und Mittel, um eine militärische Hegemonie zur See zu erstreben. England besaß statt dessen eine mächtige Flotte, ungeheures, teilweise im Krieg erobertes Material und ausgezeichnete und zahlreiche Mannschaft. Trotzdem es einen großen Teil seines Geschwaders außer Gebrauch setzen mußte, war es im Besitz einer furchtbaren Waffe, der für geraume Zeit kein Gegner gewachsen war. Das russische Übergewicht hatte sich von Moskau nach Paris verschoben und beherrschte den Kontinent. Auf dem Meer waren es die schnellen, von der Gloriole früherer Siege umgebenen Schiffe Englands, die alle Konkurrenten in Schranken hielten.

Der Frieden mußte mit dem Wachsen des Verkehrs, besonders zu Wasser, notgedrungen den Einfluß des schwerfälligen, entlegenen, in seine Grenzen zurückgedrängten Rußlands vermindern und das Prestige der englischen Schiffe erhöhen, die als Ausdruck der Weltherrschaft,

als Symbol von Englands Größe, ja als sein gutes Recht aufs Meer, überall erschienen. Die Erinnerung an Trafalgar fand in dieser allgemeinen Erschlaffung, in diesem Erlahmen aller militärischen Energie, im Wiederaufleben des Handels und des Nützlichkeitsprinzips den richtigen Nährboden. Der Neid und die Eifersucht der anderen Staaten trugen dazu bei, die englische Seeherrschaft zu befestigen. Willig fügten sie sich dieser Herrschaft, die alle fühlten ohne imstande zu sein, sie abzuschütteln. Aber noch lastete diese Hegemonie Englands nicht allzu drückend auf den anderen seefahrenden Mächten, denn durch lange Kriege und schlechte Gesetzgebung hatte sich Englands Kauffahrteiflotte nicht in dem Maße entwickeln können wie seine politische Weltstellung es erfordert hätte. Die nordamerikanischen Klippers beherrschten den Handel, und daher bestand noch nicht die kommerzielle Ausbeutung, die später das Hauptcharakteristikum der englischen Handelsmarine werden sollte. So erschienen damals die englischen Kaufleute als die einzigen Konkurrenten, die imstande waren, die Habgier der amerikanischen Kaufleute zu mäßigen.

Man tut gut, sich daran zu erinnern, daß England am Anfang des 19. Jahrhunderts, obwohl als erste militärische Seemacht geltend, eine Periode des Niedergangs der Handelsschiffahrt durchzumachen hatte. Der Verfall von Englands Seehandel hatte mit seinen Kriegen gegen die französische Republik und das erste Kaiserreich eingesetzt und dauerte trotz des Sieges von Waterloo viele Jahre weiter, zum Vorteil Nord-Amerikas.

Der Grund dieser Erscheinung ist in der Wirkung der langen Kriege zu suchen, die England mehr als andere Länder gekostet hatten. Wenn der Staatskredit auch durch die Siege gehoben wurde, so hatte der Privatkredit noch nicht Zeit gehabt sich zu erholen, die Industrie war lahm gelegt, die Kolonien trugen nichts ein. Das verarmte verblutete Europa verfolgte jahrelang eine Politik der wirtschaftlichen Sammlung. Es war keine leichte Sache, die Wunden zu heilen, die der über zwanzig Jahre währende Krieg geschlagen. Auch dies trug dazu bei, den Ruhm von Trafalgar und die englische Seeherrschaft zu befestigen.

Der Kongreß von Verona 1822 ist denkwürdig durch die Loslösung Englands von der heiligen Allianz und bereitet eine neue politische Richtung vor, in der Englands Seeherrschaft immer prägnanter wird. Die orientalische Frage, die griechischen Freiheitskämpfe und endlich die Schlacht bei Navarino gab der englischen Flotte Gelegenheit sich auszuzeichnen. Der Sieg bei Navarino war nichts weniger als eine hervorragende Tat, denn die vereinigten Mächte hatten keine große Mühe, die türkisch-ägyptische Flotte zu zerstören; aber der Kanonendonner von Navarino fand ein Echo in der ganzen Welt. Obwohl an dem leichten Siege Russen und Franzosen ihren Anteil hatten, sah die öffentliche Meinung eine Wiederholung des Ruhmes von Trafalgar darin. Und doch hatte die englische Regierung ihre guten Gründe sich über ein Ereignis nicht zu freuen, das die Türkei bedingungslos an Rußland auslieferte.

Die Ereignisse im Orient hatten eine wichtige Tatsache bewiesen: das Wiederaufleben des militärischen Frank-

reich, das es fertig gebracht hatte, auf den Trümmern des großartigen aber planlosen Baues der napoleonischen Flotte eine hervorragende Marine zu schaffen, die der höchsten Entwicklung fähig schien. Hier ist eine besonders interessante Tatsache zu beobachten: jedesmal wenn die französische Flotte auf dem Punkt stand, für die englische eine Gefahr zu bedeuten, treten in Frankreich katastrophale Ereignisse ein, wie z. B. eine Revolution, die, indem sie das Land in seinen Grundfesten erschüttert, für die Entwicklung der französischen Marine eine Periode der Untätigkeit und des Niedergangs folgen läßt.

Die Bourbonen hatten dank dem Aufschwung der Marine es fertig gebracht, Frankreich in der orientalischen Frage eine wichtige Rolle spielen zu lassen und die neue Kolonialpolitik mit dem algierischen Feldzug einzuleiten. Doch die plötzlich eintretende Revolution verjagte die Bourbonen, setzte Louis Philipp an ihre Stelle und zwang für einige Jahre das durch innere Krisen geschwächte Frankreich seine Marine zu vernachlässigen.

Die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts war dem Dogma von der englischen Seeherrschaft besonders günstig. Es fanden nur kleinere Kriege statt, an denen die Flotten hervorragenden Anteil hatten. Und wenn England auch nicht direkt eingriff, war es doch indirekt beteiligt, wie im Jahre 1832, als einer seiner tüchtigsten Führer unter angenommenem Namen die brasilianische Flotte des Don Pedro gegen die portugiesische des Don Miguel zum Siege führte. Die Ohnmacht der französischen Flotte ermöglichte es 1840 England, Frankreich in der ägyptischen

Frage mit dem Einverständnis und der Hilfe Europas, zu isolieren und seinen Zweck, die Vernichtung der ägyptischen Flotte, die mit Frankreichs Beistand eine Gefahr für die englischen Interessen im Mittelmeer hätte werden können, zu erreichen.

Der gefahrlose Opiumkrieg trug noch dazu bei, den Seeruhm Englands zu vergrößern. Der fernste Osten des chinesischen Reichs hatte sich der englischen Seemacht unterwerfen müssen. Es hatte wenig zu bedeuten, daß China ein kriegsuntüchtiger Staat war, und daß das einzige Verdienst in diesem abscheulichen Kampf in der Anwerbung ausgezeichneter, der Küstenfahrt kundiger kühner Lotsen bestand, die selber seit Jahren Opium geschmuggelt hatten.

Es ist unmöglich, all die kleineren Unternehmungen Englands aufzuzählen, die dazu beitrugen seinen Ruhm zu festigen. Doch ist es interessant zu erwähnen, daß unter der Regierung Louis Philipps, besonders unter der tüchtigen Leitung des Prinzen von Joinville die französische Marine einen Aufschwung nahm, kühne Neuerungen wie das Dampfschiff wurden eingeführt, und, auf Anregung von Dupuy de Lôme, jener große Dampfer, der später den Namen Napoleon führen sollte, bereits im Bau begriffen war, als die Revolution des Februars 1848 die Orléans verjagte, um der zweiten Republik Platz zu machen.

Das Jahr 1854 fand Napoleon III., Kaiser der Franzosen, und Königin Viktoria von England verbündet. Im gleichen Jahr beginnt der Krimkrieg. Und wie bewährte sich die englische Marine dabei?

Der Kommandant der englischen Schiffe in der Ostsee,

Sir Charles Napier erschien vor den Granitbefestigungen von Kronstadt, wagte aber keinen Angriff, sondern zog sich zurück, ohne etwas erreicht zu haben. Er verlor damit sein Prestige, das er durch so viele Kämpfe errungen und das ihm eine ungeheure Popularität unter den Seeleuten verschafft hatte. Die verbündeten Geschwader konnten in der Ostsee nur Aktionen von geringer Bedeutung unternehmen. Viel schlimmer gestaltete sich die Lage im Schwarzen Meer, wo die englische Flotte schwer gedemütigt wurde. Die glorreichen englischen Schiffe wurden durch den widrigen Wind bei Tenedos zurückgehalten, während der „Napoleon" und die anderen französischen Dampfer sowie die durch Dampfkorvetten und flinke Avisos ins Schlepptau genommenen Segelfregatten ihre Fahrt fortsetzten und sich den Dardanellen und dem Bosporus näherten.

Später, als den englischen Schiffen durch das Bombardement in der Seeschlacht von Sebastopol übel mitgespielt wurde, beteiligten sich die ersten gepanzerten Schiffe der Gegenwart, jene eisenumgürteten Ungeheuer, die Napoleon von Dupuy de Lôme hatte erbauen lassen, an den Kämpfen an der Mündung des Dnjeper und an dem Bombardement von Kimburn ohne selbst Schaden zu nehmen. Auch sonst stand England nicht auf der Höhe.

Die französische Marine war noch im Anfangsstadium ihrer Entwicklung begriffen. Die gesamten Streitkräfte der Verbündeten im Schwarzen Meer überstiegen niemals die Zahl von 200 000 Mann, wenn sie auch zeitweise diese Höhe erreichten. Und doch genügten weder die englische Kriegs- und Handelsmarine, noch diejenige Frankreichs

und der kleineren Mächte im Mittelmeer, um die Munitions- und Lebensmittelversorgung aufrecht zu erhalten. Man mußte sich an die Vereinigten Staaten Amerikas wenden, ohne daß es gelang, schwere Transportkrisen zu vermeiden. Bei Beginn des Unternehmens ließen die Engländer, die gewöhnt waren, ihre Soldaten reichlich mit allem zu versehen, die Truppen des Lord Raglan aus Mangel an Transportmitteln, ohne Kleidung und Nahrung, ja selbst ohne Arzneimittel, und schlimm wäre es gewesen, wenn Frankreich nicht geholfen hätte! Trotzdem hat eine geschickt inszenierte historische Reklame es verstanden, die englischen Seetaten auch im Krimkrieg zu verherrlichen!

Inzwischen hatte sich eine wichtige und rasch an Bedeutung gewinnende Änderung vollzogen: das Dampfschiff nahm täglich an Bedeutung in der Handelsschiffahrt zu; es diente nicht mehr ausschließlich zum Küstendienst, sondern durchquerte die Meere von einem Kontinent zum anderen. Gleichzeitig ermöglichten kluge gesetzgeberische und wirtschaftliche Reformen England, seine Handelsschiffe zu verbessern, während der fortschreitende Ersatz der Holzbauten durch Metallrümpfe den amerikanischen Klippers das Primat auf dem Meere entriß. Endlich bereitete die fruchtbare Anwendung des Prinzips vom Freihandel in England jenen unvergleichlichen industriellen und wirtschaftlichen Aufschwung vor, der sich unter dem Begriff „Viktorianisches Zeitalter" zusammenfassen läßt.

Die Eifersucht auf die französische Marine verschärfte sich inzwischen. England antwortete auf den Panzer „La Couronne" mit dem „Warrior" und somit begann der

Wettstreit im Bau der großen Kriegsschiffe. Trotz der leichten Erfolge der gewöhnlichen Schiffsexpeditionen nach entfernten Meeren zu Kolonialkriegen, sah England allmählich ein, daß es im Zeitalter des Dampfes und der Panzer gefährlich wäre, seine Hegemonie auf dem Meere auf den weit zurückliegenden Sieg von Trafalgar zu stützen.

Trotz der neuen englischen Panzerschiffe, deren Zahl sich rasch vermehrte, war Englands Benehmen beim Ausbruch des nordamerikanischen Sezessionskrieges sehr bezeichnend. Die großen europäischen Mächte, die unter der Hand den Bund der Südstaaten begünstigten, hätten eine Auflösung der Vereinigten Staaten nicht ungern gesehen. Besonders England, das trotz seiner gewiß nicht uninteressierten, „edlen" Propaganda gegen den Sklavenhandel den Südstaaten Waffen, Munition, sogar Kriegsschiffe lieferte und dafür außer einem Riesengewinn die für seine Manchester-Spinnereien und Webereien so kostbare Baumwolle eintauschte. England erlaubte sogar, daß bekannte Offiziere der königlichen Marine vorübergehend entlassen wurden, um das Kommando von raschen, extra für diesen Zweck erbauten blockadebrechenden Dampfern zu übernehmen. Auf den englischen Bahama-Inseln wurde mit Charleston, Wilmington, Sarahna, Molice und anderen Häfen der verbündeten Südstaaten jener Kriegsschmuggel organisiert, der eine große Armee durch viele Kriegsjahre hindurch mit Waffen versorgte.

Die Nordstaaten darüber aufgebracht und durch die Küstenbildung daran gehindert, die kleinen raschen Schmuggelschiffe zu verjagen, verfolgten die Blockadebrecher nicht

mehr längs der Küsten Amerikas, sondern jenseits des Golfstromes, bei den Bahama-Inseln. Und mehr als eines dieser englischen Schmuggelschiffe wurde nicht nur in den englischen Gewässern von Bahama, sondern sogar angesichts der Küste beschossen. Großbritannien ließ dies alles ruhig geschehen, und als der lange und schreckliche amerikanische Bürgerkrieg beendet ward, nahm es ruhig die bitteren Klagen der Regierung des siegreichen Washington, die viele Panzerschiffe und mehr als vierhundert gewappnete Dampfer mit guter und trainierter Mannschaft auf dem Meer schwimmen hatte, entgegen. Und als die ersten nordamerikanischen Monitore vor den Augen der erstaunten Welt in europäischen Häfen anlegten, öffnete England sein großmütiges Herz den friedliebenden und humanitären Eingebungen, die es dazu führten, den Vorschlag eines Schiedsgerichtes anzunehmen, um die Schäden wenigstens teilweise gut zu machen, die durch die zu offenkundige Neutralitätsverletzung herbeigeführt worden waren. Ein Schiedsgericht, das nach dem berühmten südamerikanischen Kaperschiff „Alabama" genannt wurde, dessen kühne Taten nur von denen der „Emden" und der „Möwe" übertroffen wurden.

Trotz des mexikanischen Krieges und anderer ungünstiger Ereignisse, war die französische Flotte während des zweiten Kaiserreichs, im Vergleich zu der englischen nichts weniger als unbedeutend. Als der deutsch-französische Krieg von 1870 ausbrach, das Kaiserreich gestürzt und Frankreich zum dritten Male in eine Republik verwandelt wurde, da trat nach dem Friedensschluß von neuem eine Periode des

Niedergangs in der französischen Marine ein, die bis zum Aufleben neuer Kräfte und ehrgeiziger Kolonialbestrebungen dauerte.

In die Zeit des deutsch-französischen Krieges fällt der Höchstpunkt der Umwälzung in der Handelsschiffahrt der ganzen Welt mit der endgültigen Verdrängung des Segelbootes durch das Dampfschiff. Von da an verschwinden die Segelschiffe rasch von den Meeren, und die stolzen Klippers gehören der Erinnerung an. Die Dampfer spezialisieren sich für den schnellen Passagierverkehr und die Handelsschiffahrt, für den Transport von Rohstoffen und Lasten. Und indem England als erste unter allen Nationen diesen Umschwung mitmachte, sicherte es sich damit seine wunderbare wirtschaftliche Stellung. Die Hälfte der Tonnage der ganzen Welt war von nun an in Englands Besitz. Durch die Monopolisierung seiner Transportschiffe machte es sich alle anderen Nationen der Welt dienstbar, indem es sich für jede einzelne Leistung seiner Arbeit und seines Handels in Gold bezahlen ließ. Dieser Handel wurde erleichtert durch die Kolonialpolitik und die neue Bewertung des fernen Orients durch den Kanal von Suez, dessen sich England bemächtigte, nachdem es vorher seine Ausführung auf jede Weise zu verhindern versucht hatte. Durch den Suezkanal wurden unzählige Verbraucher und Erzeuger Europa näher gebracht. Damit ist der Höhepunkt des Viktorianischen Zeitalters erreicht.

Nach dem deutsch-französischen Kriege, als unmittelbare Folge der Einigung Deutschlands, lebte der alte hanseatische Handel mit neuer Kraft wieder auf und aus der winzigen

Flotte Preußens entwickelte sich die mächtige deutsche kaiserliche Marine.

Das ägyptische Unternehmen ist Englands letzte große Tat vor dem Beginn des jetzigen Krieges. Admiral Seymour und später Lord Alcester bombardierten Alexandrien. Die Bewunderer jedes noch so billigen Erfolges feierten darin die Größe der englischen Flotte und verliehen der alten Legende von ihrer Unübertrefflichkeit neuen Glanz.

Die unparteiischen Beobachter fanden aber, daß es der mächtigen englischen Marine große Mühe gekostet hatte, die armseligen alten Befestigungen Alexandriens zu bezwingen. Aber jeder Erfolg imponiert. Die Nationen, die im Besitze veralteter schwacher Flotten waren, zitterten vor Englands Hegemonie zur See und gerieten in ihrer schüchternen Verehrung in ein Abhängigkeitsverhältnis, das sich in übergroßer Bereitwilligkeit zeigte, allen Forderungen Englands nachzugeben, die es im Namen seines unersättlichen Ehrgeizes stellte. Ein neues Karthago in moderner Form lebte wieder auf.

Selbst Frankreich mußte sich, wenn auch zähneknirschend, Englands Prestige zur See beugen.

Als eine kühne französische Expedition, das Innere Afrikas durchquerend, bis zum oberen Nil gelangte. traf ihr Führer Marchand mit einer englischen Mission zusammen, die in Faschoda seiner wartete und ihm verbot, weiter vorzudringen. Für einen Augenblick schien es, als ob der Krieg unvermeidlich wäre. Aber Frankreich zitterte vor dem Gespenst der englischen Flotte und vor der blendenden Vision Trafalgars. Eine Art Panik ergriff Frankreich,

das wie im Fiebertraum Häfen bombardiert, seine Kolonien verloren sah und vor der Möglichkeit einer englischen Truppenlandung in Algier zitterte. Und das stolze Frankreich mußte sich vor England beugen. Dies war der größte Sieg der englischen Flotte; größer noch als derjenige von Trafalgar, denn sie hatte ihn erlangt ohne einen Kanonenschuß, allein durch seine moralische Überlegenheit. Was aber diesen merkwürdigen Zwischenfall besonders interessant gestaltet, ist, daß das republikanische Frankreich, während es seine Flotte bedeutend vermehrte, immer mehr in das Fahrwasser der englischen Politik hineingezogen wurde. Bis zu dem Augenblick, in dem die französische Flotte, das französische Heer mit seinen Millionen Soldaten, dazu berufen wurde sein kostbarstes Blut im Dienste des unersättlichen England zu vergießen, das voll Furcht und Neid das Emporkommen Deutschlands als See- und Handelsmacht beobachtet hatte.

Noch nie hatte eine gewonnene Schlacht einen größeren Rückschlag gehabt als diejenige von Trafalgar. Und die unverantwortliche Naivität der Völker hatte dazu beigetragen wie bei Faschoda, eine Vorherrschaft zu stärken, die sich auf Leichtgläubigkeit, Unkenntnis und vor allem auf den Mangel an bedeutenden willensstarken, ihrer Aufgabe gewachsenen Staatsmännern stützte.

Ein historischer Bluff hatte ein Jahrhundert lang die ganze Welt beherrscht mit dem Schein einer Macht, die nicht mehr vorhanden war und die im schlimmsten Falle immer noch geringer war als sie im ehrfurchtsvollen Glauben der Allgemeinheit erschien.

II.

Die Beherrschung der Meere.

Unter den Umständen, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in besonderer Art die maritimen Herrschaftspläne Englands begünstigten, ist in erster Linie der Verfall der Segelschiffahrt zu nennen, die durch die Dampfschiffahrt verdrängt wurde und der Bau der Schiffskörper aus Metall statt aus Holz. England, das ausgezeichnete Kohlen zu billigen Preisen in den eigenen Kriegshäfen besaß, konnte besser als andere Länder seine Dampfschiffahrt entwickeln. Überdies wurde England, das bisher gezwungen war, das Holz zu seinen Schiffsbauten aus dem Ausland zu beziehen, durch die Verbreitung der Metallrümpfe nicht nur von diesem unabhängig, sondern machte in kurzer Zeit die Marinen der ganzen Welt sowohl für Schiffskörper als für Motore seinen Werften zinspflichtig. In wenigen Jahren ersetzte das vervollkommnete Dampfschiff das Segelschiff, und die englische Handelsmarine wuchs ins riesenhafte. Allein ungefähr die Hälfte der gesamten Kauffahrteiflotte der Welt, die in ihrer Allgemeinheit fast nur englischen Ursprungs war, gehörte England. So beherrschte England den Handel schon ehe es sich zur militärischen Seemacht entwickelte. In dieser Periode des „Viktorianischen Zeitalters" führte die englische Kriegsflotte keine Neuerungen ein. Frankreich besaß Dampfer und Panzerschiffe früher als

England. Doch als dieses sich auch zu Neuerungen entschloß, ließ es sich von klugen, weitsichtigen Anschauungen leiten und suchte die Schiffe in all ihren Einzelheiten vollkommener und widerstandsfähiger als die der konkurrierenden Flotte zu gestalten. Mit dem ersten englischen Panzerschiff „Warrior" begann sozusagen der Wettbewerb im Bau der immer gewaltiger werdenden Marine-Einheiten, der bis zum heutigen Tage ununterbrochen fortdauert.

Die Ausbreitung seiner kolonialen Besitzungen, das Wachsen seiner Handelsflotte, ließen England die Notwendigkeit erkennen, seine Seeherrschaft auf eine wirksamere militärische Basis als die Tradition von Trafalgar aufzubauen. So setzte England, jedem Bündnis abhold, die Theorie des „Zwei Mächte-Standard" in Praxis um, und verharrte stolz auf seine Kraft in seiner „splendid isolation".

Seine großartige Produktion ausnützend, suchte England diesen Vorrang nicht allein durch die Zahl seiner Schiffe, sondern auch durch die Bedeutung und Stärke jeder einzelnen Einheit seiner Flotte sich zu erhalten. Dieser Wille ist es der in den letzten Jahren zu jenen mächtigen Bauten führte, die nach dem ersten ihrer Art „Dreadnought" genannt wurden, die aber in der Folgezeit von anderen Schiffsbauten überflügelt wurden. Die Marinen der ganzen Welt fühlten sich dazu verpflichtet, solche kostspieligen Bauten gleichfalls auszuführen und Englands Beispiel, dessen Überlegenheit zur See sie dadurch indirekt anerkannten, nach Kräften nachzueifern. Gleichzeitig mit der wachsenden Entwicklung der Riesenkonstruktionen machte sich bei allen Marinen

die nicht weniger kostspielige Notwendigkeit geltend, ihre Arsenale, Binnenkanäle und Schiffswerften zu vergrößern, um sie den Dimensionen der neuen Kolosse anzupassen. England, stolz auf seine mächtige Flotte, konnte bis zum Beginn des jetzigen Krieges seine Politik auf die gesicherte Herrschaft der Meere aufbauen.

Auf diese Seeherrschaft gründeten sich die größten Hoffnungen der Entente. Im Jahre 1914 besaß England nur ein kleines Heer; seine Verpflichtungen gegenüber den Verbündeten im Fall eines kontinentalen Krieges, bestanden in der Entsendung eines bescheidenen Heeres von ungefähr 150 000 Mann. Dies war zu jener Zeit fast die Höchstzahl des für einen europäischen Krieg vorgesehenen „Expeditionskorps", das auf dem Papier aus 154 000 Mann und 5000 Offizieren verzeichnet war.

England sollte mit seiner Flotte und der seiner Verbündeten zum Kriege beitragen, und da anzunehmen war, daß die Mittelmächte sich nicht einer überlegenen Mehrheit zum Kampfe stellen würden, erschien Englands militärische Aufgabe ganz klar vorgezeichnet: Die Hauptkräfte der Feinde wenn möglich in ihren Stützpunkten anzugreifen, ihren Handel zu zerstören, die Verbindung zwischen den verbündeten Staaten, die nur auf äußeren Linien miteinander verkehren können, aufrecht zu erhalten und endlich mit Hilfe der eigenen Handelsflotte und der der Neutralen die Ernährung und Versorgung der Verbündeten zu sichern. Der Beistand Englands wurde aber von Anfang an als ungenügend erachtet. Die vermeintliche Herrschaft der Meere konnte England nicht hindern, eine große um-

wälzende Wandlung durchzumachen. Als ausschließliche Seemacht gründete es ein Heer nach kontinentalem Muster und führte sogar die allgemeine Wehrpflicht ein, deren Entbehrlichkeit Jahrhunderte lang für einer der größten Vorzüge des freien Briten gehalten wurde. Die Entwickelung des Krieges brachte England von Anfang an mehr als eine Enttäuschung über die Wirksamkeit seiner Flotte. So konnte es geschehen, daß ein kleines deutsches Geschwader, bestehend aus den modernen Schiffen der riesigen „Goeben" und der kleinen „Breslau", im Mittelmeer der Verfolgung durch das mächtige, aus modernsten und besten Einheiten zusammengesetzte französische und englische Geschwader, entgehen konnte. So sah man die größten französischen Panzerschiffe ohnmächtig vor den Befestigungen der Bocche di Cattaro. Sie lieferten damit den Beweis, daß diese kostspieligen komplizierten Ungetüme gegenüber gut angelegten und wirksam verteidigten Landbefestigungen machtlos waren. So mußten endlich das englische und das verbündete französische Geschwader sich mit schwerem Schaden und noch größerer Schande von den Dardanellen zurückziehen, unfähig, sie zu forcieren, ein Unternehmen, das einst alten Segelfregatten gelungen war. Der Rückzug von den Dardanellen bezeichnete Englands Verzicht auf die Alleinherrschaft der Meere.

Die neuen kolossalen Bauten der englischen Marine, die von allen anderen Ländern nachgeahmt wurden, vereinigen die höchste defensive und offensive Kraft, indem sie gleichzeitig eine außerordentliche Verwundbarkeit am untergetauchten Teile darbieten, jener Teile, die die Matrosen

in ihrer bilderreichen Sprache die lebendigen Teile (le opere vive) nennen.

Während man Millionen daran wendete, um die über Wasser ragenden Teile der Schiffe, die sogenannten toten Teile (le opere morte), durch unzählige zentnerschwere Panzer zu schützen, blieb der Schiffskiel ganz oder nur ungenügend gegen die Angriffe unter Wasser geschützt. So bezeichneten die neuen Kolosse, obwohl sie eine Unsumme von Geld und Arbeit in sich vereinigten, keinen effektiven und praktischen Fortschritt gegen die Angriffe der Unterseewaffen, die sich ihrerseits bedeutend vervollkommnet hatten. Die Folge dieser eigentümlichen Entwickelung war, daß England fürs erste, nach den traurigen Erfahrungen, die es gemacht hatte, seine Schiffe nicht mehr in den Kampf zu schicken wagte, sondern es für klüger hielt, sie in seinen Häfen und militärischen Stützpunkten zurückzuhalten und mit wachsamer Sorgfalt gegen mögliche Angriffe eines kühnen und unternehmenden Feindes zu schützen. Die praktische Erfahrung zeigte, daß die großen Schiffe vom Dreadnought-Typ sich unfähig erwiesen bei Angriffen von Landbefestigungen, gegen die man nur Panzerschiffe von geringem Tiefgang, die mit Haubitzen, statt mit weittragenden Geschützen versehen waren, verwenden konnte. Sie erwiesen sich auch als zu sehr gefährdet durch Angriffe von Torpedos und Unterseewaffen; so beschränkte sich ihre Verwendbarkeit auf den Kampf der Geschwader gegen Streitkräfte derselben Art. Ihr hoher Wert verhinderte, daß sie zur Küstenbewachung und Erkundigungsfahrten gebraucht wurden, zu denen man Schiffe

älterer Konstruktion und geringerer Wirksamkeit, deren eventueller Verlust weniger schmerzhaft gewesen wäre, aussandte.

Nicht nur die vervollkommneten Torpedoboote und Zerstörer waren es, die jenen Ungetümen, die des allmächtigen Englands Hauptwaffen bilden sollten, Angst einjagten, sondern mehr als diese trugen die gefährlichen Unterseeboote zur Entwertung dieser Riesenschiffe bei.

Die Entwicklung des Unterseeboots.

Das Unterseeboot hat die gleiche Entwickelung wie die Kriegsschiffe durchgemacht. Die Notwendigkeit, es selbständiger, schneller und bewohnbarer zu gestalten, hat eine erhebliche Zunahme seiner Größenverhältnisse herbeigeführt. Durch schwere Hemmnisse, die sich aus seiner eigenen Natur ergaben, ist indessen das Unterseeboot in seiner Entwicklung lange gehindert worden. Eine Steigerung seiner Länge kann gefährliche Neigungen verursachen, die schwere Folgen für seine Stabilität und großen Einfluß auf die Ausdehnung seiner Operationsbasis haben können. Je größer die Ausdehnung des Unterseebootes ist, desto tiefere Gewässer braucht es, um zu manövrieren; sei es um unterhalb der feindlichen Schiffe durchzufahren, sei es um eine genügende Wassermenge, die es vor den gewöhnlichen Geschossen und Torpedos des Feindes schützt, über sich zu haben. Indessen hat das Kriegsunterseeboot heutzutage eine Wasserverdrängung von 1000 Tonnen und mehr erreicht. Das Schifflein, das sich noch vor wenigen Jahren kaum vom Strande entfernen konnte, durchquert jetzt den Ozean von

einem Kontinent zum anderen mit einem Operationsradius, der dem der größten Panzerschiffe nicht nachsteht. Gleichzeitig bewies das Unterseeboot seine Fähigkeit, sich den verschiedensten Zwecken anzupassen. So haben wir das Unterseeboot als Torpedoboot, das Unterseeboot als Minenleger und das Unterseeboot als Handelsschiff. Mit mächtigen Geschützen bewaffnet kann es als Kanonenboot verwendet werden.

Einst als ausschließliche Verteidigungswaffe erdacht, hat das Unterseeboot heutigen Tages einen stark offensiven Charakter angenommen. Es ist in der Lage, den Feind aufzusuchen, wo er sich auch befinden möge, selbst die größten Entfernungen im Ozean sind kein genügender Schutz gegen seine Angriffe.

Ein großes modernes Panzerschiff braucht für seinen Bau und für seine Fertigstellung eine Arbeitszeit von fast drei Jahren, benötigt eine Bemannung von etwa tausend Mann und hat schwerwiegenden Verbrauch an Heizungsmaterial. Die Kosten übersteigen den Preis von 60 Millionen Mark. Doch bildet ein einzelnes großes Schiff noch keine wirksame Waffe. Es ist notwendig, daß diese Schiffe in Divisionen und Geschwadern auftreten, damit sie ihr höchstes an Leistungen erreichen können. Und diese Geschwader müssen aus dem gleichen Grunde von schnellen Kreuzern, auch diese von kolossalen Dimensionen, und von einem ganzen Schwarm kleinerer hurtiger Schiffe begleitet werden, sei es um anzugreifen, sei es um sich selbst zu schützen. Eine großes Unterseeboot neuester Konstruktion hat immerhin ein 30 mal kleinere Wasserverdrängung als

das größte Panzerschiff besitzt, kostet trotz bester technischer Ausrüstung verhältnismäßig weniger, und verlangt nur eine Bemannung von einigen Dutzend Menschen. Dabei hat es einen beschränkten Verbrauch an Heizmaterial und kann allein und unabhängig handeln. Mit den Ausgaben eines Geschwaders von großen Panzerschiffen kann man eine ganze Flotte von Unterseebooten bilden, die wiederum im großen ganzen viel weniger Menschen und unvergleichlich weniger Material beanspruchen.

Das Panzerschiff verlangt überdies seiner Größe angemessene Schiffswerften und Hafenbauten. Nur ein gut bewachter Hafen kann es vor den Angriffen der findigen Unterseeboote schützen, während das Unterseeboot durch rasches Tauchen sich in wenigen Minuten den Angriffen der mächtigsten Panzerschiffe der Welt entziehen kann.

Da sie nur zu Geschwadern vereinigt auftreten können und starker Stützpunkte bedürfen, liefern die großen Schlachtschiffe nur eine beschränkte, leicht vorauszusehende Zahl strategischer Verwendungsmöglichkeiten. Überdies sind alle ihre Angriffswaffen denen ihrer Gegner untergeordnet. Um ihre Riesengeschütze vollkommen auszunützen, müssen die großen Schiffe ihre Gegner in einer Entfernung angreifen, die sie ihrerseits wiederum dem Feuer der feindlichen Kanonen aussetzt. Um den Feind mit den Torpedos, von denen sich die Geschwader der großen Schiffe so viel versprachen, wirksam zu bekämpfen, müssen sie sich demselben so sehr nähern, daß sie sich dadurch selbst in die gleiche Gefahr begeben. Und da alle zu gleicher Zeit erbauten Schiffe der Marinen der ganzen Welt, die den gleichen Typ

zeigen, ungefähr die gleiche Armierung und Panzerung aufweisen, kam ein gewisses Gleichgewicht zwischen den Geschwadern der verschiedenen Länder zustande. Diese Gleichheit erlaubte bis zu einem gewissen Grade den Ausgang eines Kampfes, in dem die Gegner größtenteils bekannt und abgeschätzt waren, vorauszusehen. Dies alles aber unabhängig von dem Eintreten unvorhergesehener Ereignisse und dem Werte des Menschenmaterials, das dazu bestimmt war, die große Kriegsmaschine zu beleben. Ein Wert, den man noch nicht erprobt hatte, auf den man aber durch die Tradition jeder Marine, den nationalen Charakter und die Höhe der Ausbildung und Trainierung folgern konnte. Beim Ausbruch des russisch-japanischen Krieges konnten einige Marinekritiker den für Japan siegreichen Ausgang des Seekrieges auf Grund der Kenntnis des Faktors Bemannung voraussagen.

Das Unterseeboot aber, das selbständig handeln kann, und dessen Hauptwaffe in der Überraschung besteht, eignet sich zu einer unvergleichlich größeren Zahl strategischer Kombinationen, die einen bedeutenden Einfluß auf die Kriegsereignisse haben können. Die Eigenschaften des Unterseeboots, die es immer mehr zu einer Angriffswaffe gestalten, steigern sich in direktem Zusammenhang mit der Vervollkommnung und immer größerer Vernichtungsgewalt, Geschwindigkeit und Zielsicherheit der Torpedos.

Dies alles will aber nicht sagen, daß das große Panzerschiff einfach dem Unterseeboote bedingungslos ausgeliefert sei; aber in der Annahme eines Kampfes zwischen einem Panzerschiffe und einem Unterseeboot hat dieses alle

Vorteile für sich, da es den Feind sehen kann ohne selbst bemerkt zu werden, und ihn gänzlich unerwartet anzugreifen vermag.

Der Handelskrieg zur See ist so alt wie die Geschichte selbst. In der neueren Zeit fand diese Kriegsführung ihren höchsten Ausdruck im Sezessionskrieg Amerikas. Die Taten der Alabama und der Florida wurden nur durch diejenigen der Emden und ihrer kühnen Gefährten übertroffen. Die Bedingungen, unter denen sich heutzutage der Seehandel abspielt, sind für die Angriffe von Korsarenschiffen nicht sehr günstig. Es handelt sich nicht mehr darum wie zu den Zeiten der Alabama oder des englisch-amerikanischen Krieges vom Jahre 1812, Segelschiffe zu verfolgen. Heute muß der Korsar ein schneller Dampfer sein, der öfters gezwungen ist, seinen Kohlenvorrat zu erneuern und daher leicht von den feindlichen Kreuzern signalisiert werden kann. Seine Tage sind gezählt und sein Geschick besiegelt vom ersten Augenblick, da er seinen Streifzug beginnt. So konnte die „Emden" vom August bis November des Jahres 1914 operieren, die „Karlsruhe" vom August bis zum Oktober, und der „Kronprinz Wilhelm" vom September 1914 bis zum März 1915. Aber nur die „Möwe" konnte nach einer Tätigkeit, die sich vom Januar bis Februar 1916 erstreckte, den Verfolgungen des Feindes entgehen und in die Heimat zurückkehren. Aber all diese Taten der deutschen Schiffe sind einzig in ihrer Art und können nicht als Regel gelten. Der Vernichtungskrieg von Kriegsschiffen oder bewaffneten Hilfsdampfern könnte sich nur gegen eine Handelsmarine richten, die jedes mili-

tärischen Schutzes bar wäre. Derartige Streifzüge können dem Feinde schaden und große Verwirrung in seinem Handel hervorrufen, aber es sind strahlende Meteore, bestimmt, vor den feindlichen Kreuzern zu verlöschen. Und doch wenn es je eine Zeit gab, in der der Handelskrieg von einschneidender Bedeutung war, so ist das heute der Fall. Die Charakteristik der letzten Jahre des 19. Jahrhunderts und des Beginns des 20. Jahrhunderts bestand in der kolossalen Entwicklung des Seehandels der ganzen Welt, von dem England, dank der großen Anzahl seiner Handelsschiffe, mehr als die Hälfte an sich gerissen hatte, indem es die Massentransporte auf große Entfernungen nahezu monopolisierte. Der Preis für diese Massentransporte war so billig geworden, daß er in vielen Fällen weniger als ein Viertelspfennig pro Tonne und Seemeile betrug. Die Folge davon war, daß es zwischen den Ländern der ganzen Welt keine Entfernungen mehr gab. Die Erzeugnisse der entferntesten Himmelsstriche wurden in jenen Staaten, in denen die Vorsorge der Regierungen leicht erreichbare und für die Schiffahrt günstig gelegene Häfen errichtet hatte, die die Transporte verbilligten und erleichterten, fast zum Originalpreis verkauft. Dadurch konnten jene Länder, denen die Natur die kostbare Steinkohle versagt hatte, sich auf tausende von Meilen Entfernung mit verhältnismäßig geringen Transportkosten mit diesem Heizmaterial versehen und in ihrem Inneren Industrien schaffen, die mit denjenigen der Kohlen produzierenden Länder konkurrieren konnten. Die Rohstoffe, die notwendigsten Nahrungsmittel, gingen nach

allen Teilen der Welt und hoben damit alle durch Klima und Entfernungen hervorgerufenen Unterschiede gleichmäßig auf. Die industrielle Entwickelung eines Landes, das im Besitze guter Häfen und Verbindungen mit dem Hinterland war, hing nicht mehr allein von der Beschaffung von billigen Rohstoffen und Kohlen ab, sondern von seinem Arbeitermaterial. Länder wie England machten eine tief greifende Wandlung durch, indem sie den Ackerbau nahezu aufgaben, sich vor allem der Industrie zuwandten und die für die Bevölkerung notwendigen Nahrungsmittel dank einer diesem Zwecke dienenden Handelsflotte von jenseits der Meere bezogen. Kein Land der Welt, das nicht in seiner Industrie oder Ernährung durch tausend Fäden von entferntesten Gegenden abhängig gewesen wäre. Diese ungeheure Entwickelung des Seehandels brachte die Spezialisierung der Handelsschiffe mit sich, die in verschiedenen Typen, je ihrem Zweck entsprechend, erbaut wurden. Es entstanden also Dampfer mit Kühlräumen, um das Gefrierfleisch von Australien und Amerika nach England zu befördern, Dampfer mit Kühlvorrichtungen, um das Obst aus den Antillen und Kanarischen Inseln herbei zu führen, die sogenannten kleinen Lastdampfer für den Transport von Materialien und Kohlen, solche für Holztransport und zuletzt die Dampfer für leichte Waren, besonders für die Textilrohstoffe bestimmt. Spezielle Tankdampfer wurden auch für die Beförderung von Petroleum gebaut. Außerdem veranlaßte der große Zufluß von Reisenden und Auswanderern von der alten zur neuen Welt die Errichtung von besonderen, zum Transport

größerer Menschenmassen geeigneten Passagierdampfern. Teils in phantastisch prunkvoller Ausstattung für die Reichen, oder einfachere und bescheidenere, für die tausende Mittelloser, die alljährlich den Ozean durchquerten, um in der neuen Welt ihr Glück zu machen.

Heutzutage ist die Unterbindung jeden Seehandels für ein Land gleichbedeutend mit seinem Untergang, denn man beraubt es jener Wechselwirkungen mit anderen Weltteilen, die nicht nur den durch Billigkeit und Leichtigkeit der Transportmöglichkeiten hervorgerufenen Wohlstand begründeten, sondern zur direkten Lebensnotwendigkeit geworden sind, weil die Zufuhr von Nahrungsmitteln und Rohstoffen davon abhängt.

Die Seesperre ist daher in der Jetztzeit eine Kriegshandlung von durchschlagender Bedeutung. England versuchte sie, auf seine Seeoberherrschaft gestützt, gegen Deutschland und seine Verbündeten auszuspielen, indem es ihren Seehandel lahmlegte.

Wichtig ist die Tatsache, daß dieses Resultat von der Entente mit Hilfe antiquierter Schiffe oder bewaffneter Handelsdampfer erreicht wurde, die vollkommen genügten, um gegen harmlose Kauffahrteischiffe aufzutreten, während die großen Kampfschiffe, Englands Stolz und Kraft, vorsichtig in sicheren Häfen zurückbehalten wurden. Dieser Blockierungsversuch rief aber eine Gegenmaßregel hervor, deren Folgen von entscheidender Wirkung für die Behauptung der Seeoberherrschaft jetzt und in Zukunft, für jedes Land, selbst England, zu erachten sind. Diese Gegenmaßregel ist die Anwendung von Untersee-

booten im Handelskrieg. Keine Schiffsart eignet sich so gut wie das Unterseeboot zur Einsetzung und Ausübung einer Blockade. Die Fähigkeit zu beobachten, ohne selbst gesehen zu werden, erlaubt dem Unterseeboot einen viel wirksameren Überwachungsdienst als jedem anderen Blockadeschiff, das nicht unerwartet erscheinen, das leicht gesehen, erkannt und daher vernichtet werden kann.

Die Unterseeboote, die zum Beginn der deutschen Gegenblockade im Gebrauch waren, waren, so weit man vermuten kann, ihrer Aufgabe nicht völlig gewachsen. Sie besaßen keine genügende Selbständigkeit im Handeln, wodurch sie gezwungen waren einen großen Teil ihrer Fahrten mit Hin- und Rückreisen von ihrem Tätigkeitsfeld zu ihrer Basis zu verlieren. Die Unterkunftsverhältnisse waren wohl auch nicht befriedigend und nötigten die Mannschaft zu einem entbehrungsreichen und schweren Dasein. Ein richtiger und vernünftiger Gedanke war mit bewunderungswürdiger Energie und Entschlossenheit in die Tat umgesetzt worden, aber das Mittel, das heißt das Unterseeboot entsprach noch nicht der Großartigkeit des Gedankens.

England suchte natürlich nach einer Waffe, um dieser drohenden Gefahr zu begegnen, und ergriff gewaltige Gegenmaßregeln. Offizielle englische Dokumente beweisen, daß England, um sich gegen die Unterseeboote zu schützen, genötigt war, eine besondere Flotte von ungefähr 300 kleinen Schiffen auszurüsten, deren Besatzung aus etwa 100 000 Mann bestand, die nicht der Kriegsmarine, sondern der Fischer- und Handelsflotte entnommen waren.

300 Schiffe und 100 000 Mann Besatzung waren nötig,

um einen beschränkten, genau abgemessenen und bekannten Küstenstrich gegen die Angriffe einer Unterseebootsflottille zu schützen, deren Höchstzahl bei gemeinsamen Unternehmungen vermutlich 100 niemals erreichte. Dabei ging die Hälfte oder zwei Drittel ihrer Arbeitskraft mit der durch die Verproviantierung bedingten Hin- und Rückfahrt und die notwendigen Ruhepausen für die Mannschaften verloren. Und doch, trotz aller englischen Prahlerei welches Resultat hat der Unterseebootskrieg gebracht! Mehr als die Statistik des versenkten Schiffsraums zeigt die außerordentliche Erhöhung der Frachten und die Wertsteigerung der übrig gebliebenen Handelsdampfer die Wirkung des Unterseebootkrieges. Die Getreidefracht von Argentinien nach England erlitt in den letzten Monaten des Jahres 1916 eine Erhöhung von zweitausend Prozent.

Die enormen Preissteigerungen machten sich in allen Häfen, für alle Frachten, selbst im Verkehr zwischen den englischen Kolonien und dem Mutterlande fühlbar, und riefen in allen Handelsbeziehungen, nicht nur bei den Kriegführenden, sondern auch bei den neutralen Staaten, Störungen hervor. In einigen Häfen des Mittelmeeres stieg der Preis für englische Kohlen, der in Friedenszeiten, Fracht und Versicherung inbegriffen, (C. I. F.) weniger als 30 Mark die Tonne betrug, auf den unerhörten Preis von über 250 Mark, und doch überstieg trotz solcher Preise die Nachfrage das Angebot. Gleichzeitig stieg durch den Mangel an Schiffsraum der Preis der Schiffe im Verhältnis zu dem der Frachten. Alte, unbrauchbare, außer Dienst gesetzte Dampfer wurden mit großen Kosten wieder instand

gesetzt und für die Schiffahrt brauchbar gemacht. Nach den Berichten der Daily Mail wurden Cargo-boats, die schon vor 10 Jahren vom Stapel gelaufen waren, und deren Kessel daher der Auswechselung bedurften, zu phantastischen Preisen weiterverkauft. Z. B. stellte der „King" von 7 300 Tonnengehalt, der zur Zeit seines Stapellaufes ungefähr eine Million Mark gekostet hatte, im Juni 1916 einen Wert von über vier Millionen dar. Bei einem anderen Schiffe von 6 500 Tonnengehalt stieg der Preis von 700 000 Mark im Juni des Jahres 1916 auf 2 500 000 Mark. Der „Ranika", ein Dampfer von 1800 Tonnen, der vor dem Krieg ungefähr 400 000 Mark gekostet hatte, wurde vor kurzem um 2 375 000 Mark weiterverkauft. Der „Calimeris", von 6 200 Tonnengehalt, der neu ungefähr 650 000 Mark gekostet, erreichte zur gleichen Zeit den Preis von 3 500 000 Mark!

Für einige neue Schiffe, die sich in den Werften, besonders denjenigen des Mittelmeeres befanden, wurden noch höhere Preise gefordert. Man spricht von einem Cargo-boat, das Ende 1916 zum Stapellauf kommen sollte, dessen vor dem Krieg abgemachter Preis ungefähr eine Million Franken betrug, und das im letzten Vierteljahr des Jahres 1916, trotzdem es sich noch in der Werft befand, zu mehr als sieben Millionen weiterverkauft wurde.

Die Zeitungen der Entente haben diese Krisis der Handelsflotte den häufigen Requisitionen von seiten ihrer verschiedenen Regierungen zugeschrieben, die die Schiffe für militärische Zwecke und als Hilfsdampfer in Anspruch nahmen. Auch machten sie die Überfüllung der Häfen,

die das Ein- oder Ausladen bedeutend verlangsamte und erschwerte, und hiemit viele Dampfer zum Zeitverlust oder zur Untätigkeit zwangen, verantwortlich. Die Wirkung der überfüllten Häfen aber ist keine genügende Rechtfertigung der Frachterhöhung, die zwischen 300 und 2000 Prozent schwankt, um so weniger da die Verspätungen im Aus- oder Einladen — den Frachtsatz ausgenommen — für sich liquidiert werden. Außerdem wurden die Requisitionen der verschiedenen Regierungen auf ein besseres Schiffsmaterial, das sich zur Linienschiffahrt eignete, und nicht auf die obskuren Cargo-boats ausgedehnt. Das Verschwinden eines jeden Cargo-boats ist ein unersetzlicher Schaden, und die englische Behauptung, daß jede durch die Unterseeboote geschaffene Lücke durch Neukonstruktionen ausgefüllt werde, ist hinfällig. Die Statistiken aller Zeitungen beweisen uns, wie der Prozentsatz der in Grund gebohrten Schiffe die der monatlichen Neubauten übersteigt. Diese werden übrigens durch die Arbeiten für die Kriegsmarine, den mehr oder minder fühlbaren Arbeiter- und Materialmangel und die Preissteigerung verzögert. In der Tat, trotz der hohen Preise der Frachten konnten sich nicht alle Reeder dazu entschließen, neue Dampfer zu außerordentlich hohen Tagespreisen anzukaufen, weil sie nach dem Kriege mit der Rückkehr eines Normalzustandes der Dinge ein allmähliches Sinken der Frachten und Konstruktionspreise voraussehen, die die zu teuer gekauften Dampfer schwerlich ihren Reedern bezahlt machen. Die Schiffsbauindustrie ist heutzutage so voller Risiko und mit soviel moralischer und materieller Verantwortung verbun-

den, daß es Reeder gibt, die trotz der Aussicht auf unerhörten Verdienst es vorziehen, ihre Schiffe still zu legen, um sicher zu sein, sie bei der Wiederaufnahme des normalen Handels zur Verfügung zu haben, und dann die guten Gelegenheiten, die sich ohne das heutige Risiko bieten, auszunützen.

Es ist zwecklos weiter auf den zunehmenden Mangel des verfügbaren Handelsschiffsraums einzugehen. England und seine Verbündeten haben es längst offiziell anerkannt und jeder neue Tag zeigt, wie sehr sich die Verhältnisse zuspitzen. Mit verzweifelter Anstrengung versucht England sich gegen die Blockierung seiner Küsten und des Kanals durch die Unterseeboote zu schützen. Eine solche wenn auch unvollkommene Verteidigung kann nur in der Nähe der eigenen Schiffsbasen ausgeführt werden und auf einem Tätigkeitsfeld, das sich auf begrenzte Zonen erstreckt wie die Straße von Calais und die Zugänge zu den großen englischen Häfen. Die Sache bekommt ein anderes Gesicht, wenn der Unterseebootskrieg nach entfernten Meeren gebracht wird, an Stellen, die weit voneinander entfernt liegen, wo der Feind keine bequemen Stützpunkte besitzt, um seine Verteidigung zu organisieren. Wenn das Unterseeboot seine Beute nicht mehr in der Nähe einer bestimmten und beschränkten Anzahl von Landungshäfen sucht, sondern in allen Weltteilen, auf den großen Schiffsrouten und vor den Abfahrtshäfen, mit welchen Mitteln kann man die bedrohten Handelsschiffe beschützen? Wenn man 100 000 Mann für die Sicherheit eines Teiles der englischen Küste brauchte, um sie gegen eine kleine Zahl, ihrer Aufgabe noch

nicht völlig gewachsener Unterseeboote zu verteidigen, ein wie viel größerer Aufwand an Menschen und Material wird nötig sein, um sich gegen diese Gefahr, die überall im Atlantischen Ozean wie im Eismeer auftauchen kann, wirksam zu decken? Keine Macht der Welt, und wäre sie noch so groß, ist dem gewachsen.

Bei Kriegsausbruch bestand die gesamte Handelstonnage der Welt aus ungefähr vierzig Millionen Tonnen, wovon 20 523 706 unter englischer Flagge segelten. Man muß aber dabei in Rechnung ziehen, daß es zahlreiche Schiffe gibt, die dem Welthandel entzogen sind. Es sind dies die kleinen Dampfer, die die Schiffahrt an den eigenen Küsten ausführen, oder die ausschließlich dem Passagierverkehr dienen. Jedes Land besitzt auch eine gute Anzahl großer und schneller Dampfer für den Transport von Passagieren und Auswanderern, die bestimmte Schiffsstraßen befahren und verhältnismäßig wenig Waren befördern. Es sind die sogenannten „Tramps", welche die Faktoren des großen Seehandels sind. Sie befördern Kohlen, Mineralien, Getreide, Webstoffe, kurz alle Rohmaterialien zu Industriezwecken und für die menschliche Ernährung, zu einem außergewöhnlich billigen Preis. Als Lastträger der Meere fahren sie in überwiegender Mehrheit unter englischer Flagge. Diese zu einem billigen Verkehr sich eignenden, mit der größten Sparsamkeit erbauten Dampfer, die eine Tragfähigkeit von etwa zweitausend bis zehntausend Tonnen und eine Geschwindigkeit von 8 höchstens 12 Knoten besitzen, fahren von einem Hafen zum anderen auf die Suche nach Ladungen und sind

gezwungen für ihre notwendige Verproviantierung immer die gleichen einförmigen Schiffsrouten zu befahren. Diese bescheidenen Seefahrzeuge haben Englands Wohlstand begründet, und sie, vielmehr als die prächtigen schnellen transatlantischen Dampfer, sichern seine Versorgung mit Nahrungsmitteln und den für seine Industrie notwendigen Rohstoffen und spielen eine wichtige Rolle in seiner Ausfuhr. Der Bestand der englischen Handelsmarine umfaßt in der Praxis daher mehr als die Hälfte der ganzen Kauffahrteiflotte der Welt. Diese englischen Handelsschiffe können in jedem Meere getroffen werden und umso eher, da sie sehr zahlreich sind. England bedarf für seine materielle Existenz unbedingt dieser Marine. Sie zu zerstören bedeutet gleichzeitig den englischen Reichtum zerstören, und England der Mittel für seinen Lebensunterhalt und seiner Handels- und Industrietätigkeit berauben. Die Tatsachen haben bewiesen, daß das Unterseeboot heute fähig ist, die größten Fahrten zu unternehmen. Überdies hat der Bau von Handelsunterseebooten gezeigt, wie es möglich ist, den fern von ihren Heimathäfen operierenden Kampfbooten einen beweglichen Stützpunkt zu verschaffen. Das Handelsunterseeboot kann größere Dimensionen als das Kriegsunterseeboot haben, da es nicht rasch unter den feindlichen Schiffen hindurchschlüpfen oder niedrige Gewässer aufsuchen muß. Wenn dem Kampfunterseeboot ein beschränkter Entwicklungsradius und eine große Behendigkeit im Manövrieren unerläßlich sind, ist das Handelsunterseeboot in dieser Hinsicht viel einfacher. Das Handels- und Transportunterseeboot braucht besonders für seine Unter-

wasserfahrten eine viel geringere Geschwindigkeit. Es kann seinen Kurs so einrichten, um gefährlichen Begegnungen auszuweichen; im Augenblick der Gefahr genügt ein schnelles Untertauchen ohne die Notwendigkeit rascher und langer Unterwasserfahrten, was eine große Ersparnis im Gewicht der Motore bedeutet. Das Beispiel der „Deutschland" hat aufs deutlichste gezeigt, wie diese neuen glücklichen Konstruktionen fähig sind, eine Ladung von einigen hundert Tonnen mit genügender Geschwindigkeit, vollkommener Sicherheit und mäßiger Ausgabe über den Ozean zu führen. Man stelle sich ein kleines Kampfgeschwader von Unterseebooten vor, begleitet von einer angemessenen Zahl Transportunterseebooten, die den Verkehr zwischen den Heimatshäfen und dem für die Zusammenziehung des Geschwaders erwählten Punkt, innerhalb des Aktionsfeldes, zu besorgen hätten. Würden diese Transportunterseeboote nicht eine Art Verproviantierungsstation bilden, unabhängig und verborgen, unauffindbar für den Feind? Eine Basis, die den Kampfschiffen erlaubte, so lange als möglich in Tätigkeit zu bleiben, und sie instand setzte, die vorgesteckten Ziele zu erreichen?

Dies wäre eine neue Form der Seeherrschaft, an die die Engländer sicher nicht gedacht hatten, als sie mit dem Bau der Dreadnoughts und all der Riesen, die ihnen folgten, zur Neubildung ihrer Marine schritten.

Bei den Unterseebooten ist die Frage der Mannschaft von besonderer Wichtigkeit. Die Leute müssen nicht nur die nötige praktische Erfahrung in dieser einzigartigen Navigationsweise besitzen, sondern auch die dazu geeigneten

geistigen und körperlichen Eigenschaften. Die Mannschaft eines Unterseebootes läßt sich gewiß nicht aufs Geratewohl zusammensetzen! Vor allem aber genügen wenige Dutzend von Menschen, um das größte Unterseeboot zu lenken. Mit der Mannschaft eines modernen großen Kampfschiffes kann man eine ganze Flottille Unterseeboote bemannen. Übrigens läßt sich die Mannschaft eines gewöhnlichen Kriegsschiffes sicherlich auch nicht aufs Geratewohl bilden. Braucht man für die Bedienung der Dampfmaschinen nicht Männer, die der schweren Arbeit körperlich gewachsen sind? Und ist es vielleicht leicht, gute Richtkanoniere auszubilden? Viel Arbeit und Zeit erfordert es, um die Mannschaft eines Kriegsschiffes gut auszubilden, unter der sich Spezialisten und Männer befinden müssen, deren persönliche moralische wie physische Eigenschaften das Mittelmaß übersteigen.

Die Schwierigkeiten, ein geeignetes Personal zu finden, werden niemals die Entwickelung der Unterseebootsfahrt aufhalten.

Die Verbreitung der Unterseeboote und deren Vermehrung erweitert das Gebiet des experimentellen Wissens und beweist, daß die Gefahren der Unterseebootfahrten für die Mannschaft in Wirklichkeit nicht größer sind als an Bord eines gewöhnlichen Kriegsschiffes, das heutzutage nicht nur der Beschießung, sondern der viel größeren Gefahr der Torpedierung oder des Auflaufens auf Minen ausgesetzt ist. Ist die Mannschaft eines Maschinen- und Kesselraumes, der durch die Panzerbrücke abgeschlossen ist, während eines Kampfes nicht in größerer Gefahr als diejenige eines Unterseebootes? Einige Beschädigungen

der Schornsteine genügen, um die Heizräume mit Rauch zu füllen, den Erstickungstod herbeizuführen und sie wie in den russischen Schiffen beim Kampf von Tsushima in schwimmende Särge zu verwandeln.

Die Wirkung des Unterseebootkrieges hängt natürlich von der Zahl der Fahrzeuge ab, die dazu verwendet werden. Es ist aber nicht zu schwierig, die gewünschte Zahl Unterseeboote schnell zu erbauen, wenn man beizeiten dafür vorgesorgt hat. Die Arbeitsteilung unter den verschiedenen Werkstätten, die mit der Herstellung beschäftigt sind, kann den Bau selbst im höchsten Maße beschleunigen. Die Ausbildung der Mannschaft wird durch die Zahl der neuerbauten Schiffe erleichtert und die Ausgaben sind unvergleichlich geringer als bei dme Bau eines Geschwaders großer Kampfschiffe. Jene Werften, die sich im Bau der verschiedensten und schwersten Schiffstypen spezialisiert haben, sind schnell in der Lage, Unterseeboote zu erzeugen. Und zwecklos ist der Einwand, daß diese Kriegswaffen von zu großer Verwundbarkeit seien. Alle modernen Kriegsschiffe vom Riesenpanzerschiff von 35 000 Tonnen bis zum Zerstörer von 1000 Tonnen sind heutzutage von äußerst delikater Beschaffenheit, da sie aus mechanischen Teilen bestehen, von denen man bei einem Minimum an Gewicht ein Maximum an Leistungen verlangt. Wenn man dies alles richtig überlegt, so kann man zu dem Schluß kommen, daß ein Unterseeboot ein einfacherer und daher dauerhafterer Organismus ist als manches moderne Schiff, das zur gewöhnlichen Schiffahrt benutzt wird. Als Plattform für den Abschuß der Torpedos gedacht, die augenblicklich die

wirksamste Angriffswaffe der Unterseeboote bilden, ist es zweifellos in viel besseren Kampfverhältnissen als ein Torpedoboot oder ein größeres Kampfschiff, das auf der Oberfläche des Wassers schwimmt. Es ist nicht möglich, die Zusammensetzung der Schiffsgeschwader der Zukunft vorauszusagen. Zweifellos werden sie aber gänzlich verschieden sein von denen, wie sie beim Beginn des jetzigen Krieges waren. Wir wagen nicht zu behaupten, daß das große Panzerschiff, dessen Hauptwaffe in seinen riesigen Kanonen besteht, gänzlich von der Bildfläche verschwinden wird, aber die Logik und die Erfahrung des Krieges bestärken uns in dem Glauben, daß in der Bildung der Seestreitkräfte der Zukunft das allen Kriegszwecken angepaßte Unterseeboot eine entscheidende hervorragende Rolle spielen wird. Die großen Schiffe müssen in Geschwadern auftreten, und sind durch den großen Gebrauch an Heizmaterial weit weniger unabhängig als die Unterseeboote. Sie können nur gegen gleichartige Schiffe verwendet werden, und wenn diese sich nicht zum Kampf stellen, ist der Verbrauch an Kohlen und die Verwendung einer großen Mannschaft völlig nutzlos.

Die österreichische Flotte, die mit Leichtigkeit von der weit stärkeren Flotte der Alliierten hätte vernichtet werden können, hat es vorgezogen, in den eigenen befestigten Häfen zu bleiben. Von welchem Nutzen waren die großen Panzerschiffe der Entente in der Adria und im Mittelmeer? Konnten sie die österreichische Flotte zur Untätigkeit zwingen? Nicht einmal dies haben sie erreicht. Nur die teuren Panzerschiffe blieben untätig, während die Unterseeboote und die leichteren Fahrzeuge ihre Streifzüge in der Adria ausführen konnten.

Um die Handelsblockade aufrecht zu erhalten, die Kauffahrteischiffe zu verfolgen usw., benützt man keine Schiffe von ungefähr je 30 000 Tonnengehalt. Man überläßt dies den leichten Fahrzeugen oder den einfachen armierten Hilfskreuzern. Die gigantischen englischen Panzerschiffe mit ihren Riesengeschützen waren es gewiß nicht, die den deutschen Seehandel aus den Meeren vertrieben, vielmehr die alten kriegsuntauglich geglaubten Kreuzer und die unermeßliche englische Hilfsflotte, die seit Kriegsbeginn die deutschen Handelsschiffe zwangen, in den eigenen Häfen zu bleiben oder in solchen, die sie für neutral hielten, Zuflucht zu suchen. So sind es nicht die großen deutschen Schiffe, siegreich in so manchen Kämpfen gegen den englischen Feind, die den englischen Handel zu Grunde richten, wohl aber die Unterseeboote, die von Tag zu Tag an Zahl zunehmen, und in ihrer Konstruktions-Technik und praktischen Anwendung immer vollkommener und furchtbarer werden.

Der Seekrieg hat seinen Charakter verändert. Er besteht nicht mehr allein im Aufsuchen und Vernichten der feindlichen Streitkräfte. Von größerer Wichtigkeit ist die Vernichtung der Handelsflotte, diese neue Form einer allgemeinen Blockade, die den Lebensnerv einer Nation zerstören kann. Wer vermag die Folgen zu ermessen und vorauszusagen, die die Vernichtung seiner Handelsflotte für ein modernes Land haben kann? Kohlennot, die jede Industrie und jede Verbindung innerhalb des Landes lähmt, durch das Stillstehen der Betriebe Arbeitslosigkeit in den breiten Massen hervorruft, die Fabrikation von Waffen, Munition und Kriegsmaterial zum Stillstand zwingt und der Be-

völkerung schwere Prüfungen auferlegt. Hungersnot durch das Fehlen von Getreide und aller von Seezufuhr abhängigen Lebensmittel, die man zur Ernährung braucht; Aufhebung jeder Ausfuhr, auf die sich die ganze wirtschaftliche Existenz und der Kredit eines Landes stützt.

England, das die größte Kauffahrteiflotte der Welt besitzt, ist aus diesem Grunde den Schäden eines Handelskrieges am allermeisten ausgesetzt und am wenigsten in der Lage, die Fortsetzung und Verschärfung eines Krieges zu ertragen. Nicht ohne Grund schuf sich England in der viktorianischen Epoche die größte Handelsflotte der Welt. Es erkannte zuerst die Notwendigkeit einer kolossalen Flotte, im Verhältnis zu dem Warenimport in seinen Häfen, der mehr als 46 000 000 Tonnen betrug, von denen 30 000 000 durch die englische Marine eingeführt wurden. England bringt wenig mehr hervor, um für die eigene Ernährung und die Aufrechterhaltung seiner Industrie sorgen zu können, abgesehen von den Mineralien, zu deren Ausbeutung die Einfuhr von großen Mengen Holz und anderen Materials nötig sind. Die dichte Bevölkerung, die besonderen Lebensbedingungen verhindern das Aufspeichern größerer unentbehrlicher Vorräte. Daher kann eine nur zeitweilige Unterbrechung, selbst nur eine im Import fühlbare Verzögerung, die Ursache zu schweren Krisen werden. Überdies muß England seine Einfuhr, selbst wenn es nur Lebensmittel sind, bezahlen. Die günstige Lage der englischen Finanzen hatte ihren Grund im Export und in dem Goldstrom, der für die von englischen Schiffen ausgeführten Frachten täglich von allen Seiten herbeifloß. Indem man die englische

Kauffahrteiflotte trifft, unterbindet man diesen Export, drückt den internationalen Handel auf ein Minimum herab und schneidet damit den Weg zur wirtschaftlichen und finanziellen Versorgung Großbritanniens ab und zwingt es zum Kredit. Dazu kommt noch eine außerordentliche Verringerung des Reichtums, denn jedes gesunkene Schiff stellt mit seiner Ladung ein beträchtliches Kapital dar. Das Eingreifen der von der Regierung unterstützten Versicherungsgesellschaften kann wohl den Schaden abschwächen, indem es die Last statt auf wenige, auf viele Menschen verteilt, aber der Verlust bleibt und damit die Verringerung des nationalen Wohlstandes, ob nun der Schaden auf die Regierung, die zahlreichen Versicherungsgesellschaften oder auf den einzelnen Kaufmann oder Reeder abgewälzt wird. Daran reiht sich durch den Ausfall der Transporte und die Verringerung der Arbeit ein weiterer Verlust an. Außerdem ist zu bedenken, wie schwierig die Beschaffung der Mannschaft für einen der Versenkung ausgesetzten Handelsdampfer ist. Die Leute haben die Gefahr eines möglichen Schiffbruchs vor Augen, die selbst eine Lohnerhöhung nicht aufzuwiegen vermag. Und die Bewaffnung der Handelsschiffe mit einigen Geschützen genügt nicht um die Mannschaft zu schützen, die sich damit einem möglichen Kampf und den Repressalien seitens des Feindes ausgesetzt sieht. In diesem Augenblick ist es noch nicht möglich, den Eindruck, den die neue Art des Handelskrieges auf die Mannschaften der englischen Handelsmarine hervorgerufen, abzumessen. Es ist aber undenkbar, daß der Krieg keinen tieferen Einfluß auf die Bemannung der englischen Kauf-

fahrteischiffe ausübt, indem er ihre Zahl vermindert, die verlangten Anforderungen an sie vergrößert und die Lage der Handelsflotte immer kritischer gestaltet. Die Einberufungen seitens des Heeres und der Kriegsflotte haben die Handelsmarine ihrer besten Gefechtselemente beraubt. Andere große Lücken sind durch die Einziehung der für die gesteigerte Kriegsindustrie notwendigen Arbeitskräfte entstanden. So, daß der von den englischen Behörden so sehr beklagte zunehmende Mangel an Schiffsmaterial Hand in Hand mit dem wachsenden Mangel an geschultem Personal geht, das sich nicht ersetzen läßt. Weder Matrosen noch Heizer und am wenigsten Offiziere, können improvisiert werden. Die Wirkung dieses Handelskrieges macht sich in England schon sehr fühlbar, obgleich die Behörden sich Mühe geben, die statistischen Verlustzahlen als möglichst harmlos hinzustellen. Der eigentliche verschärfte Handelskrieg hat aber erst begonnen, und seine Wirkung wird unvergleichlich größer werden, mit dem sicher zu erwartenden Wachsen des Aktionsradius der Unterseeboote.

Damit dieser Unterseekrieg aber seinen Zweck erreicht, ist es nicht einmal notwendig, daß die Handelsschiffahrt des Feindes gänzlich vernichtet werde. Es genügt, wenn sie soweit geschädigt wird, daß schwere innere Störungen eine unhaltbare Lage schaffen. Der Unterseebootkrieg hat plötzlich in England eine beträchtliche Erhöhung aller Lebensmittel, besonders des Brotes hervorgerufen. Komisch wirkt das Bemühen der englischen Behörden, durch die Statistik den Beweis erbringen zu wollen, daß der Verlust der englischen und neutralen Kauffahrteischiffe nur

einen kleinen Prozentsatz betrage, der durch die neuen Schiffsbauten und die Benützung der beschlagnahmten, wieder in Dienst gestellten deutschen Handelsdampfer teilweise aufgewogen sei. Wenn — wie englische Berichte glauben machen wollen — ein so geringer Prozentsatz an Verlusten solche tiefe wirtschaftliche Veränderungen in England und bei seinen Verbündeten herbeiführen und die Frachtpreise so außerordentlich stark beeinflussen konnte, um wie viel größer wird die Wirkung des verlängerten und verschärften U-Bootkrieges und der damit verbundenen unvermeidlichen englischen und neutralen Schiffsverluste sein?

Es ist sehr schwer festzustellen, wie hoch prozentual die Verlustziffern der englischen und neutralen Handelsmarine sein müssen, um Großbritannien bezwingen zu können. Denn es ist nicht die Zahl des versenkten Schiffsraums, die man allein berücksichtigen muß, sondern auch deren Qualität. Der Verlust des 50 000 Tonnen betragenden „Britannic" wird zweifellos schmerzlich für England gewesen sein, aber unter den jetzigen Umständen weit weniger empfindlich als der gleiche Tonnageverlust, in Gestalt einiger einfacher „Cargo-boats", deren Gesamtkosten nicht einmal den vierten Teil des „Britannic" betragen hätten. In der Tat wäre der „Britannic" vorzüglich zum Lazarettschiff oder zum Truppentransport geeignet gewesen, aber wegen seines verhältnismäßig geringen Laderaums und seiner kostspieligen Unterhaltung weit weniger zur Versorgung Englands als einige einfache Cargo-boats von kaum 5000 Tonnen, deren Preis vor dem Krieg eine Million Mark nicht erreichte.

Die Unterseeboote leisten Erstaunliches.

Man hat von einem deutschen Unterseeboot gehört, das, ohne seine Vorräte zu erneuern 55 Tage hintereinander auf See blieb. Augenscheinlich ist das Unterseeboot nicht während der ganzen 55 Tage gefahren, oder wenn es gefahren ist, nur mit geringer Geschwindigkeit, denn in 55 Tagen, mit 10 Knoten in der Stunde hätte es 13 200 Seemeilen zurückgelegt, was einen übermäßigen Verbrauch an Heizmaterial darstellen würde. Aber die Tatsache einer so langen Abwesenheit vom Heimathafen ohne jede Erneuerung seiner Vorräte, beweist was das Unterseeboot alles leisten kann, und wie es möglich ist, vor allem mit Hilfe der großen Transportunterseeboote, den U-Bootskrieg überallhin zu führen um den direkt oder indirekt von England abhängigen Seehandel in allen Weltteilen zu vernichten, ohne daß England in der Lage wäre seinen Handel anders zu schützen, als indem es seine Schiffe mit Geschützen versieht, um Angriffe abzuschlagen.

Was kann ein wachsames Unterseeboot unter günstigen Umständen nicht alles vollbringen! Die von einigen deutschen U-Bootskommandanten erreichten Resultate beweisen, daß nichts diesen kühnen und energisch durchgeführten Streifzügen standhalten kann. Der Kommandant Max Valentiner hat allein 128 Schiffe mit 282 000 Tonnengehalt in Grund gebohrt und im Verlauf von 10 Minuten versenkte er vor Funchal das der Gesellschaft Creuzot gehörige Transportschiff für Unterseeboote „Kanguro“, das massige französische Kanonenboot „Surprise“ und das zweifellos bewaffnete englische Transportschiff „Dacie“

und fand noch Zeit den Hafen von Funchal und seine Eisenbahnanlagen zu bombardieren.

Die Frage der Bewaffnung von Handelsbooten ist in der Theorie leichter als in der Praxis. Es genügt nicht, die nötige Zahl von Geschützen, man muß diese auch zu gebrauchen wissen. Auf den Kriegsschiffen sind die guten Richtkanoniere nicht sehr zahlreich vertreten, und die Ausbildung jedes einzelnen kommt den verschiedenen Marinen teuer zu stehen. Auch bietet ein Unterseeboot kein leichtes Ziel, da man es nur einen Augenblick gewahrt, wenn es an die Oberfläche steigt und außerdem auf eine gewisse Entfernung nur mit großkalibrigen Geschützen wirksam beschießen kann. Viel leichter ist es für ein Unterseeboot ein Handelsschiff zu treffen, da es über erfahrene Kanoniere, tüchtige Offiziere und wahrscheinlich über mächtigere Geschütze verfügt. Das Bewaffnen der Handelsdampfer stößt auf verschiedene Schwierigkeiten, sei es wegen des nicht gleichgültigen Gewichtes der Kanonen und ihrer Lafetten, sei es durch die Beschaffung des nörigen freien Schießraumes, auf dem durch Takelwerk usw. versperrten Deck. Endlich ist es nicht leicht die nötige Munition in passender Weise unterzubringen, die besonderer Sicherheitsmaßregeln in Bezug auf Temperaturverhältnisse und Isolierung zur Aufbewahrung bedarf. Diese Schwierigkeiten werden zweifellos an Bord der schnellen Dampfer viel geringer sein. Aber diese Schiffe besitzen schon in ihrer großen Geschwindigkeit einen guten Schutz gegen die Unterseebootangriffe. Außerdem nehmen sie in der Hauptsache als Lazarettschiffe, oder zum Transport von Truppen und Material, oder als Hilfskreuzer am Kriege teil.

Die Bewaffnung der Handelsmarine, diese Rückkehr zu den Sitten vergangener Zeiten, ist keine genügende Maßnahme, um den Unterseebootskrieg zu verhindern. Sie wird viel eher dazu dienen, ihn schärfer zu gestalten, weil dadurch den Unterseebooten jene Voruntersuchung, die vielleicht die Versenkung des Handelsschiffes abwenden könnte, immer schwerer gemacht wird.

England wagt noch von seiner Seeherrschaft zu reden! Das ist eine eigentümliche Herrschaft die nicht verhindern kann, daß seine Schiffe in den Grund gebohrt werden und, daß man sie sogar in der Themsemündung kapert!

Es ist mit ziemlicher Sicherheit anzunehmen, daß der Dampfer, der Englands höchste Militärperson, Lord Kitchener, trug, ein Kreuzer — und kein einfaches Handelsschiff — von einem unbekannten deutschen Unterseeboot in den englischen Gewässern versenkt wurde. Was half der „Lusitania“ und ihren verblendeten Passagieren die ausdrückliche Versicherung seitens der englischen Botschaft in Washington, daß England in der Lage sei, seine gefährdeten Schiffe zu schützen? Welches englische Schiff ist heutzutage sicher seinen Bestimmungsort zu erreichen? Warum bleibt Englands mächtige Kriegsflotte untätig in ihren Häfen und läßt sich durch alte kriegsuntüchtige Schiffe und durch bewaffnete Handelsdampfer vertreten? Die englische Seeherrschaft besteht nur noch teilweise auf der Oberfläche des Meeres, während einige Meter tiefer das Unterseeboot die Herrschaft an sich gerissen hat und Englands Macht immer mehr illusorisch gestaltet.

Die wirtschaftlichen und technischen Schwierigkeiten, auf

die man bei der Bildung einer großen Flotte alten Stiles, bestehend aus großen Linienschiffen, großen gepanzerten Kreuzern, kleineren raschen Kreuzern, Zerstörern, Torpedobooten, Minenleger- und Minenfischer-Schiffen zum Transport von Kohlen, Petroleum und Munition, Hilfsschiffen für Torpedoboote usw. mit all den Ausrüstungen zu Land wie Arsenale, Werften, geräumige Ankerplätze die jede Versperrung ausschließen, stößt, alle diese Einrichtungen, die Milliardenkosten verursachen, Jahre unausgesetzter Arbeit und Hunderttausende von Leuten zu Lande und zur See für sich beanspruchen, werden wegfallen, oder wenigstens unvergleichlich geringer werden bei der Bildung einer Kriegsflotte, die aus spezialisierten Unterseebooten und vielleicht aus einigen Schiffen beschränkter Größe besteht, wie sie zweifellos die Zukunft bringen wird. Der Bau eines Unterseebootes ist nicht leicht zu bewerkstelligen. Aber so wie das Arsenal oder die Werft sich der neuen Arbeit angepaßt haben, bereitet es keine größere Schwierigkeiten als der Bau jedes anderen Schiffes der gleichen Dimensionen. Wenn in einem Unterseeboot eine bedeutendere Anzahl Apparate und Mechanismen als in einem Zerstörer vereinigt sind, so bietet wiederum die Verschiedenheit dieser Apparate und Mechanismen die Möglichkeit einer viel größeren Arbeitsteilung. Während eine Kriegsmarine alten Stiles nur das Vorrecht eines großen reichen Staates sein konnte, der außerdem im Besitze einer großen Handelsmarine war, die ihm die Errichtung der nötigen industriellen Anlagen ermöglichte, wird morgen auch ein kleines Land in der Lage sein, eine auf U-Boote gestützte Flotte, die unvergleichlich

weniger kostspielig ist, da sie keine größere Einrichtung zu Land und viel weniger Material erheischt, zu schaffen, wenn die technischen Vorbedingungen vorhanden sind. So könnten Holland, Dänemark, Schweden wichtige U-Bootflottillen bereit halten, fähig, die mächtigste Überwasserflotte zu bedrohen und ihr die Herrschaft der Meere wirksam streitig zu machen. Sei es durch Blockierung, indem sie die großen Kampfgeschwader zur Untätigkeit zwingt, sei es durch Vernichtung der feindlichen Kauffahrteiflotte.

Eine neue Lage wird sich auf den Meeren bilden, die jede Hegemonie ausschließt, eine Art Gleichgewicht herstellt, das notwendigerweise alle vorgeblichen nur auf Tradition begründeten Ansprüche auf die Seeoberherrschaft zerstört, die wirkliche Gleichheit der Rechte und Freiheit der Meere und einen neuen Zustand der Dinge, von politischer und wirtschaftlicher Beziehung begründet.

Wir haben keine Zweifel über den Ausgang des gegenwärtigen Krieges, aber wie er auch sein möge, etwas steht fest, als mathematisch bewiesene Tatsache: Englands traditionelle Seeoberherrschaft wird vernichtet sein. Was die Folgen davon sein können, brauchen wir nicht auszumalen. Ohne Zweifel wird die Sache der wahren Zivilisation und Freiheit durch die neue Lage der Dinge unendlich gewinnen, da sie das Verschwinden eines ungerechten und usurpierten Vorrechtes erzwingt, das so lange auf dem wirtschaftlichen und politischen Leben der ganzen Welt gelastet hat, fast als ob die englischen Interessen für die anderen Völker ein moralisches Gesetz bilden sollten.

Der heute gegen die kommerzielle und industrielle Entwicklung Deutschlands und seiner Verbündeten gerichtete Staatenbund der Entente dient in letztem Grunde auch nur englischer Habgier und Brutalität, gerade wie seinerzeit der Opiumkrieg gegen China und die Kämpfe gegen die Buren, zu denen das britische Reich allerdings keines Bundesgenossen bedurfte. Der Tag wird nicht ausbleiben, an dem es den heutigen Verbündeten Englands klar werder wird, daß sie, verblendet durch die jahrelange Hetze einen im Solde britischer Interessen arbeitenden Presse, fruchtlos ihr bestes Blut englischem Egoismus zum Opfer gebracht haben.

Große Hoffnungen setzen England und seine Verbündeten neuerdings auf eine aktive Beteiligung Amerikas am Weltkrieg. Zweifellos sind seit dem Abbruch der diplomatischen Beziehungen die Möglichkeiten zu weitergehenden Verwicklungen wesentlich gesteigert. Auch haben seit Eröffnung des verschärften Unterseebootskrieges die Stauungen von ungeheuren Munitionsmengen und anderen Waren auf den Bahnen und in den Häfen Amerikas, sowie die in letzter Zeit sehr empfindlich gewordenen Riesenverluste an kriegsindustriellen Papieren in weiten Kreisen der Union eine sehr gereizte Stimmung erzeugt, die von der aus Sympathie oder finanziellem Interesse zur Entente neigenden Presse reichlich ausgenützt wird, um zum Kriege zu treiben, ohne daß eine Möglichkeit bestünde, dagegen den deutschen Standpunkt genügend zur Geltung zu bringen. Gewiß würden die Zentralmächte es nicht leicht nehmen, wenn sich die Vereinigten Staaten zu ihren Feinden gesellen

sollten. Schon die Kapitalkraft Amerikas würde ja als ein sehr wichtiger Faktor in Rechnung zu ziehen sein. Aber in letzter Linie geben „die silbernen Kugeln“ doch nicht den Ausschlag, sondern andere Werte, deren Schwergewicht die Zentralmächte für sich haben. Daß es aber auch in England Leute gibt, von denen die Gefahren des Unterseebootskrieges richtig erkannt worden sind, geht aus den nachstehenden Aeußerungen hervor. So schrieb die „Times“ vom 10. April 1916: „Wenn nun die Einfuhr von Korn und Fleisch längere Zeit unterbrochen wird, wären wir gezwungen, uns bedingungslos zu ergeben“.

Auch der Marineminister Carson äußerte noch am 13. Februar 1917: „Ich kann mir die Gefahren des Tauchbootkrieges nicht verhehlen; er stellt uns vor die schwierigsten und ernstesten Probleme“. Und bei späterer Gelegenheit: „Es gibt kein Zaubermittel gegen den Unterseebootkrieg“.

Auch von einem Eingreifen Amerikas in den Weltkrieg erwarten viele in England keine besondere Wirkung. Das ist ganz klar aus einem Artikel der Londoner „Morning Post“ ersichtlich, die zu Beginn der neuen Verschärfung des Tauchbootkrieges schreibt:

„Da Deutschland eine Zahl neuer Tauchboote fertiggestellt hat, ist es jetzt in der Lage, die Flotte der Allierten zu verhöhnen und die See für die gesamte Handelsschiffahrt abzuschließen. Es ist nicht wahrscheinlich, daß Bethmann Hollweg hier eine leere Drohung ausgesprochen hat. Vielmehr ist es zum mindesten sicher, daß kein Handelsschiff der Neutralen oder der Kriegführenden mehr in See stechen kann, ohne mit möglicher Vernichtung zu rechnen.

Wir müssen also annehmen, daß tatsächlich eine Vernichtung von Handelsschiffen in großem Umfange eintreten wird, Deutschland berechnet außerdem zweifellos die moralische Wirkung seiner ‚Seeräubererklärung' und rechnet darauf, daß neutrale Schiffe nicht ausfahren, und daß durch den Druck, falls er nur einige Wochen anhält, die Alliierten so schwer zu leiden haben werden, daß sie auf die Knie gezwungen werden. Die Leiter Deutschlands sind nicht leichtsinnig und haben die Wirkung ihrer Seeräubererklärung vorausgesehen. Deutschland braucht nicht die Flotte der Vereinigten Staaten zu fürchten, da diese gegen Tauchboote nichts ausrichten und an die deutsche Flotte nicht herankommen kann. Zu Lande braucht Deutschland nichts zu fürchten, da die Vereinigten Staaten keine Truppen transportieren können und Holland und Skandinavien durch Deutschlands Waffengewalt in Schach gehalten werden. Gelingt es Deutschland, England zu See abzuschließen und die Stimmen der Neutralen unbeachtet zu lassen, so wird es den Krieg gewinnen."